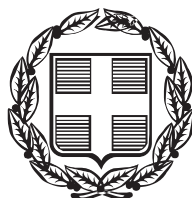


ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ **Αρ. Φύλλου 2497**

19 Νοεμβρίου 2015

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθμ. ΑΣ4.1/60964/3095 (1)

Εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2014/88/ΕΕ της Ε. Επιτροπής της 9ης Ιουλίου 2014 για την τροποποίηση της οδηγίας 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τους κοινούς δείκτες ασφάλειας και τις κοινές μεθόδους υπολογισμού του κόστους ατυχήματος.

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ, ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ - ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α) του άρθρου 36 του Ν. 3891/2010 (ΦΕΚ Α΄ 188) «Αναδιάρθρωση, εξυγίανση και ανάπτυξη του ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και άλλες διατάξεις για το σιδηροδρομικό τομέα»,

β) των παραγράφων 1, 2 και 3 του άρθρου 1 του Ν. 1338/1983 «Εφαρμογή του Κοινοτικού Δικαίου» (ΦΕΚ Α΄ 34), όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 1 του άρθρου 6 του Ν. 1440/1984 (ΦΕΚ Α΄ 70) και του άρθρου 3 του Ν. 1338/1983, όπως αυτό αντικαταστάθηκε από το άρθρο 65 του Ν. 1892/1990 (ΦΕΚ Α΄ 101),

γ) του άρθρου δευτέρου του Ν. 3671/2008 «Κύρωση της Συνθήκης της Λισσαβώνας που τροποποιεί τη Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση, τη Συνθήκη περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και ορισμένες συναφείς πράξεις» (ΦΕΚ Α΄ 129),

δ) του άρθρου 90 του Κώδικα Νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα Κυβερνητικά όργανα, που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του Π.δ. 63/2005 «Κωδικοποίηση της νομοθεσίας για τη Κυβέρνηση και τα κυβερνητικά όργανα» (ΦΕΚ Α΄ 98),

2. Το Π.δ. 109/2014 (ΦΕΚ Α΄ 176) «Οργανισμός του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων».

3. Το άρθρο 3 του Π.δ. 70/2015 (ΦΕΚ Α΄ 114) «Ανασύσταση των Υπουργείων Πολιτισμού και Αθλητισμού, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων. Ανασύσταση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και μετονομασία του σε Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Μετονομασία του Υπουργείου Πολιτισμού, Παιδείας και Θρησκευμάτων σε Υπουργείο Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων, του Υπουργείου Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού σε Υπουργείο Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού και του Υπουργείου Παραγωγικής Ανασυγκρότησης, Περιβάλλοντος και Ενέργειας σε Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας. Μεταφορά Γενικής Γραμματείας Βιομηχανίας στο Υπουργείο Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού.»

4. Το Π.δ. 73/2015 (ΦΕΚ Α΄ 116) «Διορισμός Αντιπροέδρου της Κυβέρνησης, Υπουργών, Αναπληρωτών Υπουργών και Υφυπουργών».

5. Την υπ' αριθμ. οικ.26398/28.4.2015 απόφαση διορισμού στη θέση της Γ.Γ. του πρώην Υπουργείου ΥΠΟΜΕΔΙ της Θεοπίστης Πέρκα (ΦΕΚ ΥΟΔΔ/315).

6. Το Προεδρικό διάταγμα 160/2007 (ΦΕΚ Α΄ 201) «Εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με την οδηγία 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων, η οποία τροποποιεί την οδηγία 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και την οδηγία 2001/14/ΕΚ σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των

σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφάλειας (Ε EL 164 της 30.4.2004 και Ε EL 220 της 21.6.2004) και τροποποίηση του Π.δ/τος 41/2005», όπως ισχύει.

7. Την Οδηγία 2014/88/ΕΕ της Επιτροπής της 9ης Ιουλίου 2014 για την τροποποίηση της οδηγίας 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τους κοινούς δείκτες ασφάλειας και τις κοινές μεθόδους υπολογισμού του κόστους ατυχήματος.

8. Την ανάγκη συμμόρφωσης της Ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της οδηγίας 2014/88/ΕΕ.

9. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις της παρούσας απόφασης δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1
(Άρθρο 1 της οδηγίας 2014/88/ΕΕ)

Το Παράρτημα Ι του άρθρου 29 του Π.δ. 160/2007 (Α΄201) αντικαθίσταται από το κείμενο του Παραρτήματος Ι της παρούσας απόφασης, ως εξής:

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΚΟΙΝΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Η αρχή για την ασφάλεια, που ορίζεται στο άρθρο 3 στοιχείο β), αναφέρει ετησίως τους Κοινούς Δείκτες Ασφάλειας (ΚΔΑ).

Όταν αναφέρονται δείκτες, οι οποίοι αφορούν δραστηριότητες που εμπίπτουν στο άρθρο 2 παράγραφος 2 στοιχεία α) και β), υπολογίζονται χωριστά.

Εάν αποκαλυφθούν νέα γεγονότα ή σφάλματα μετά την υποβολή της έκθεσης, οι δείκτες για ένα συγκεκριμένο έτος τροποποιούνται ή διορθώνονται από την αρχή ασφάλειας με την πρώτη ευκαιρία και, το αργότερο, στην επόμενη ετήσια έκθεση.

Οι κοινοί ορισμοί των ΚΔΑ και οι μέθοδοι υπολογισμού των οικονομικών συνεπειών των ατυχημάτων καθορίζονται στο Προσάρτημα.

1. Δείκτες σχετικοί με ατυχήματα

1.1. Συνολικός και σχετικός (σε συρμοχιλιόμετρα) αριθμός σημαντικών ατυχημάτων και κατανομή τους ανά είδος ατυχήματος βάσει των παρακάτω κατηγοριών:

– σύγκρουση αμαξοστοιχίας με σιδηροδρομικό όχημα,
– σύγκρουση αμαξοστοιχίας με εμπόδιο εντός της περιμέτρου ελεύθερης διατομής,
– εκτροχιασμός αμαξοστοιχίας,
– ατύχημα σε ισόπεδη διάβαση, καθώς και ατύχημα με πεζούς σε ισόπεδη διάβαση, και νέα κατανομή για τους πέντε τύπους ισόπεδων διαβάσεων που ορίζονται στο σημείο 6.2,
– ατύχημα που προκαλείται σε άτομα από κινούμενο τροχαίο υλικό, με εξαίρεση τις αυτοκτονίες και τις απόπειρες αυτοκτονίας,
– πυρκαγιά σε τροχαίο υλικό,
– άλλα.

Κάθε σημαντικό ατύχημα αναφέρεται με τον τύπο του πρωτογενούς ατυχήματος, ακόμη και όταν οι συνέπειες του δευτερογενούς ατυχήματος είναι σοβαρότερες (π.χ. πυρκαγιά λόγω εκτροχιασμού).

1.2. Συνολικός και σχετικός (σε συρμοχιλιόμετρα) αριθμός σοβαρά τραυματισμένων και νεκρών ανά είδος ατυχήματος, με κατανομή τους βάσει των παρακάτω κατηγοριών:

– επιβάτης (και ως προς το σύνολο επιβατοχιλιομέτρων και επιβατοσυρμοχιλιομέτρων),
– υπάλληλος ή εργολήπτης,
– χρήστης ισόπεδων διαβάσεων,
– άτομο μη εξουσιοδοτημένο να βρίσκεται σε σιδηροδρομικούς χώρους,
– άλλο πρόσωπο που βρίσκεται σε αποβάθρα,
– άλλο πρόσωπο που δεν βρίσκεται σε αποβάθρα.

2. Δείκτες σχετικοί με επικίνδυνα εμπορεύματα

Συνολικός και σχετικός (σε συρμοχιλιόμετρα) αριθμός ατυχημάτων που σχετίζονται με τη σιδηροδρομική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, με κατανομή τους βάσει των παρακάτω κατηγοριών:

– ατύχημα στο οποίο ενέχεται τουλάχιστον ένα σιδηροδρομικό όχημα που μεταφέρει επικίνδυνα εμπορεύματα, όπως ορίζεται στο Προσάρτημα,
– αριθμός τέτοιων ατυχημάτων, κατά τα οποία ελευθερώνονται επικίνδυνα εμπορεύματα.

3. Δείκτες σχετικοί με αυτοκτονίες

Συνολικός και σχετικός (σε συρμοχιλιόμετρα) αριθμός αυτοκτονιών και αποπειρών αυτοκτονίας.

4. Δείκτες σχετικοί με πρόδρομους παράγοντες ατυχημάτων

Συνολικός και σχετικός (σε συρμοχιλιομετρα) αριθμός πρόδρομων παραγόντων ατυχημάτων και κατανομή τους ανά είδος πρόδρομου παράγοντα ατυχήματος, ως εξής:

– σπασμένη σιδηροτροχιά,
– παραμορφωμένη τροχιά και απευθυγράμμιση τροχιάς,
– αστοχία σηματοδότησης λόγω λανθασμένης ένδειξης,
– παραβίαση σηματοδότη κατά τη διέλευση από επικίνδυνο σημείο,
– παραβίαση σηματοδότη χωρίς διέλευση από επικίνδυνο σημείο,
– τροχός χρησιμοποιούμενου τροχαίου υλικού, ο οποίος έχει υποστεί ρήξη,
– άξονας χρησιμοποιούμενου τροχαίου υλικού, ο οποίος έχει υποστεί ρήξη.

Αναφέρονται όλοι οι πρόδρομοι παράγοντες, είτε οδήγησαν σε ατυχήματα είτε όχι. (Ενας πρόδρομος παράγοντας που οδήγησε σε σημαντικό ατύχημα αναφέρεται επίσης στους δείκτες για τους πρόδρομους παράγοντες· ένας πρόδρομος παράγοντας που δεν οδήγησε σε σημαντικό ατύχημα αναφέρεται επίσης στους δείκτες για τους πρόδρομους παράγοντες).

5. Δείκτες για τον υπολογισμό των οικονομικών επιπτώσεων των ατυχημάτων

Συνολικό κόστος σε ευρώ και σχετικό κόστος (σε συρμοχιλιομετρα):

– αριθμός θανάτων και σοβαρών τραυματισμών επί την Τιμή Πρόληψης Απώλειας (ΤΠΑ) [Value of Preventing a Casualty (VPC)],
– κόστος της ζημίας στο περιβάλλον,
– κόστος υλικών ζημιών στο τροχαίο υλικό ή στην υποδομή,
– κόστος των καθυστερήσεων συνεπεία ατυχημάτων.

Οι αρχές ασφάλειας υποβάλλουν αναφορά για τις οικονομικές επιπτώσεις των σοβαρών ατυχημάτων.

ΤΠΑ είναι η τιμή που αποδίδει η κοινωνία στην πρόληψη μιας απώλειας και ως τέτοια δεν αποτελεί σημείο αναφοράς για την αποζημίωση των μερών που ενέχονται σε ατυχήματα.

6. Δείκτες σχετικοί με την τεχνική ασφάλεια της υποδομής και την εφαρμογή της

6.1. Ποσοστό των τροχιών με συστήματα προστασίας αμαξοστοιχίας (TPS) σε λειτουργία και ποσοστό συρμοχιλιομέτρων με συστήματα TPS επί της αμαξοστοιχίας, εφόσον τα συστήματα αυτά παρέχουν:

– ειδοποίηση,

– ειδοποίηση και αυτόματη στάση,

– ειδοποίηση και αυτόματη στάση καθώς και ασυνεχή επιτήρηση της ταχύτητας,

– ειδοποίηση και αυτόματη στάση καθώς και συνεχή επιτήρηση της ταχύτητας.

6.2. Αριθμός ισόπεδων διαβάσεων (συνολικά, ανά χιλιόμετρο γραμμής και ανά χιλιόμετρο τροχιάς)

με βάση τους παρακάτω πέντε τύπους:

α) παθητική ισόπεδη διάβαση β) ενεργή ισόπεδη διάβαση:

i) χειροκίνητη,

ii) αυτόματη με ειδοποίηση στην πλευρά του χρήστη,

iii) αυτόματη με προστασία στην πλευρά του χρήστη,

iv) με προστασία στην πλευρά της σιδηροτροχιάς.

Προσάρτημα Κοινοί ορισμοί των ΚΔΑ και μέθοδοι υπολογισμού των οικονομικών συνεπειών των ατυχημάτων

1. Δείκτες σχετικοί με ατυχήματα

1.1. «Σημαντικό ατύχημα» κάθε ατύχημα στο οποίο ενέχεται τουλάχιστον ένα εν κινήσει σιδηροδρομικό όχημα, το οποίο έχει ως αποτέλεσμα τουλάχιστον ένα νεκρό ή σοβαρά τραυματισμένο άτομο ή σημαντικές ζημίες σε τροχαίο υλικό, στις τροχιές, σε άλλες εγκαταστάσεις ή στο περιβάλλον ή εκτεταμένη διαταραχή της κυκλοφορίας. Τα ατυχήματα σε συνεργεία, αποθήκες και αμαξοστάσια εξαιρούνται.

1.2. «Σημαντική ζημία σε τροχαίο υλικό, τροχιές, σε άλλες εγκαταστάσεις ή στο περιβάλλον» ζημία ισοδύναμη με 150.000 ευρώ ή περισσότερο.

1.3. «Εκτεταμένη διαταραχή της κυκλοφορίας» αναστολή σιδηροδρομικών δρομολογίων σε κύρια σιδηροδρομική γραμμή επί έξι ώρες ή περισσότερο.

1.4. «Αμαξοστοιχία» ένα ή περισσότερα σιδηροδρομικά οχήματα που έλκονται από μία ή περισσότερες μηχανές ή αυτοκινητάμαξες, ή μία αυτοκινητάμαξα που κυκλοφορεί μόνη της, με καθορισμένο αριθμό ή συγκεκριμένη ονομασία από ένα σταθερό σημείο αφετηρίας σε ένα σταθερό σημείο τέρματος. Συμπεριλαμβάνεται η ελαφρά μηχανή, δηλαδή μηχανή που κυκλοφορεί μόνη της.

1.5. «Σύγκρουση αμαξοστοιχίας με σιδηροδρομικό όχημα» μετωπική σύγκρουση ή σύγκρουση εμπρόσθιου άκρου αμαξοστοιχίας με οπίσθιο άκρο άλλης αμαξοστοιχίας ή πλευρική σύγκρουση μέρους αμαξοστοιχίας και άλλης αμαξοστοιχίας ή σιδηροδρομικού οχήματος, ή τροχαίου υλικού σε ελιγμό.

1.6. «Σύγκρουση αμαξοστοιχίας με εμπόδια εντός της περιμέτρου ελεύθερης διατομής» σύγκρουση μέρους αμαξοστοιχίας με αντικείμενα σταθερά ή προσωρινά υπάρχοντα στη τροχιά ή κοντά σε αυτήν (εξαιρουμένων των ισόπεδων διαβάσεων, εφόσον τα αντικείμενα αυτά έχουν απολεσθεί από διερχόμενο όχημα ή χρήστη). Συμπεριλαμβάνεται η σύγκρουση με εναέριες γραμμές επαφής.

1.7. «Εκτροχιασμός αμαξοστοιχίας» κάθε περίπτωση κατά την οποία τουλάχιστον ένας τροχός αμαξοστοιχίας εκτρέπεται από τις σιδηροτροχιές.

1.8. «Ατύχημα σε ισόπεδη διάβαση» ατύχημα σε ισόπεδη διάβαση στο οποίο ενέχονται τουλάχιστον ένα σιδηροδρομικό όχημα και ένα ή περισσότερα διερχόμενα οχήματα, άλλοι διερχόμενοι χρήστες όπως πεζοί ή άλλα αντικείμενα προσωρινά υπάρχοντα επί ή κοντά στην τροχιά, εφόσον έχουν απολεσθεί από διερχόμενο όχημα ή χρήστη.

1.9. «Ατύχημα που προκαλείται σε άτομα από τροχαίο υλικό εν κινήσει» ατυχήματα που προκαλούνται σε ένα ή περισσότερα άτομα, τα οποία είτε χτυπήθηκαν από σιδηροδρομικό όχημα είτε από αντικείμενο προσαρτημένο στο όχημα ή που αποσπάσθηκε από αυτό.

Συμπεριλαμβάνονται άτομα που πέφτουν από σιδηροδρομικά οχήματα και άτομα που κτυπιούνται από μη καλά στερεωμένα αντικείμενα εντός σιδηροδρομικών οχημάτων.

1.10. «Πυρκαγιά σε τροχαίο υλικό» πυρκαγιά ή έκρηξη που σημειώνεται σε σιδηροδρομικό όχημα (και στο φορτίο του) κατά την κυκλοφορία του μεταξύ του σταθμού αναχώρησης του και του σταθμού προορισμού του, κατά τη στάση του στον σταθμό αναχώρησης ή προορισμού ή σε ενδιάμεσες στάσεις, καθώς και στη διάρκεια ανασχηματισμού τους.

1.11. «Άλλοι τύποι (ατυχήματος)» όλα τα ατυχήματα εκτός από τη σύγκρουση αμαξοστοιχίας με σιδηροδρομικό όχημα, τη σύγκρουση αμαξοστοιχίας με εμπόδιο εντός της περιμέτρου ελεύθερης διατομής, τον εκτροχιασμό αμαξοστοιχίας, το ατύχημα σε ισόπεδη διάβαση, το ατύχημα που προκαλείται σε άτομα από τροχαίο υλικό εν κινήσει και την πυρκαγιά σε τροχαίο υλικό.

1.12. «Επιβάτης» κάθε άτομο, εκτός από τα μέλη του πληρώματος, που ταξιδεύει με σιδηροδρομικό όχημα. Στις στατιστικές ατυχημάτων συμπεριλαμβάνονται οι επιβάτες που επιχειρούν να επιβιβαστούν/αποβιβαστούν σε/από τρένο εν κινήσει.

1.13. «Υπάλληλος ή εργολήπτης» κάθε πρόσωπο του οποίου η απασχόληση συνδέεται με σιδηρόδρομο και είναι σε ώρα εργασίας κατά τη στιγμή που σημειώνεται ατύχημα. Συμπεριλαμβάνονται το προσωπικό των εργοληπτών, οι αυτοαπασχολούμενοι εργολήπτες, το πλήρωμα της αμαξοστοιχίας και τα πρόσωπα που χειρίζονται τροχαίο υλικό και εγκαταστάσεις υποδομής.

1.14. «Χρήστης ισόπεδης διάβασης» κάθε πρόσωπο που χρησιμοποιεί ισόπεδη διάβαση για να διασχίσει σιδηροδρομική γραμμή με οποιοδήποτε μέσο μεταφοράς ή πεζή.

1.15. «Πρόσωπο παρανόμως εισερχόμενο» κάθε πρόσωπο του οποίου η παρουσία απαγορεύεται σε σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις, εξαιρουμένων των χρηστών ισόπεδων διαβάσεων.

1.16. «Άλλο πρόσωπο που βρίσκεται σε αποβάθρα» κάθε πρόσωπο που βρίσκεται σε αποβάθρα και δεν ορίζεται ως «επιβάτης», «υπάλληλος ή εργολήπτης», «χρήστης ισόπεδης διάβασης», «άλλο πρόσωπο που δεν βρίσκεται σε αποβάθρα» ή «πρόσωπο παρανόμως εισερχόμενο».

1.17. «Άλλο πρόσωπο που δεν βρίσκεται σε αποβάθρα» κάθε πρόσωπο που δεν βρίσκεται σε αποβάθρα και δεν ορίζεται ως «επιβάτης», «υπάλληλος ή εργολήπτης», «χρήστης ισόπεδης διάβασης», «άλλο πρόσωπο που βρίσκεται σε αποβάθρα» ή «πρόσωπο παρανόμως εισερχόμενο».

1.18. «Νεκρός» κάθε άτομο που σκοτώνεται ακαριαία ή πεθαίνει εντός 30 ημερών λόγω ατυχήματος, εξαιρουμένων των αυτοκτονιών.

1.19. «Σοβαρός τραυματίας (σοβαρά τραυματισμένος)» κάθε τραυματίας ο οποίος νοσηλεύεται σε νοσοκομείο για χρονικό διάστημα άνω των 24 ωρών λόγω ατυχήματος, εξαιρουμένων όσων αποπειρώνται να αυτοκτονήσουν.

2. Δείκτες σχετικοί με επικίνδυνα εμπορεύματα

2.1. «Ατύχημα στο οποίο ενέχεται η μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων» ατύχημα ή περιστατικό που πρέπει να αναφερθεί σύμφωνα με το άρθρο 1.8.5 των κανονισμών RID/ADR της Γ1/20655/2897/14.7.2015 κοινής υπουργικής απόφασης (ΦΕΚ Β΄ 1495).

2.2. «Επικίνδυνα εμπορεύματα» ουσίες και είδη, των οποίων η μεταφορά απαγορεύεται από τον RID ή επιτρέπεται μόνον υπό τους όρους που ορίζει ο RID.

3. Δείκτες σχετικοί με αυτοκτονίες

3.1. «Αυτοκτονία» ενέργεια σκόπιμου αυτοτραυματισμού που καταλήγει σε θάνατο, όπως καταχωρίζεται και ταξινομείται από την αρμόδια εθνική αρχή.

3.2. «Απόπειρα αυτοκτονίας» ενέργεια σκόπιμου αυτοτραυματισμού που καταλήγει σε σοβαρό τραυματισμό.

4. Δείκτες σχετικοί με πρόδρομους παράγοντες ατυχημάτων

4.1. «Σπασμένη σιδηροτροχιά» κάθε σιδηροτροχιά που έχει διαχωριστεί σε δύο ή περισσότερα κομμάτια, ή κάθε σιδηροτροχιά από την οποία αποσπάται μεταλλικό κομμάτι, με αποτέλεσμα τη δημιουργία κενού, μήκους άνω των 50 mm και βάθους άνω των 10 mm στην επιφάνεια κύλισης.

4.2. «Παραμόρφωση και απευθυγράμμιση τροχιάς» κάθε ελάττωμα που συνδέεται με τη συνέχεια και τη γεωμετρία τροχιάς, το οποίο απαιτεί να τεθεί εκτός λειτουργίας η τροχιά ή να μειωθεί άμεσα η επιτρεπόμενη ταχύτητα.

4.3. «Αστοχία σηματοδότησης λόγω λανθασμένης ένδειξης» κάθε τεχνική αστοχία του συστήματος σηματοδότησης (είτε στην υποδομή είτε στο τροχαίο υλικό), η οποία έχει ως αποτέλεσμα τη σηματοδότηση πληροφοριών λιγότερο περιοριστικών από τις απαιτούμενες.

4.4. «Παραβίαση σηματοδότη κατά τη διέλευση από επικίνδυνο σημείο» κάθε περίπτωση που οποιοδήποτε μέρος αμαξοστοιχίας υπερβαίνει εγκεκριμένη κίνηση της και κινείται πέρα από το επικίνδυνο σημείο.

4.5. «Παραβίαση σηματοδότη χωρίς διέλευση από επικίνδυνο σημείο» κάθε περίπτωση που οποιοδήποτε μέρος αμαξοστοιχίας υπερβαίνει εγκεκριμένη κίνηση της αλλά δεν κινείται πέρα από το επικίνδυνο σημείο.

Ως μη εγκεκριμένη κίνηση, όπως αναφέρεται στα σημεία 4.4 και 4.5 ανωτέρω, νοείται η παραβίαση:

– παρατρόχιου έγχρωμου σήματος ή απαγορευτικού σήματος σημαφόρου, ή εντολής STOP, σε γραμμές στις οποίες δεν λειτουργεί σύστημα προστασίας αμαξοστοιχίας (TPS),

– της λήξης έγκρισης κίνησης σχετικής με την ασφάλεια από το σύστημα TPS,

– σημείου που κοινοποιήθηκε με προφορική ή γραπτή έγκριση, όπως ορίζεται στους κανονισμούς,

– πινακίδων στάσης (δεν περιλαμβάνονται οι προστατευτικοί προσκρουστήρες) ή σημάτων διά χειρών και βραχιόνων.

Οι περιπτώσεις κατά τις οποίες οχήματα μη συνδεδεμένα με μονάδες έλξης ή αμαξοστοιχίες χωρίς επιτήρηση τίθενται σε κίνηση και παραβιάζουν απαγορευτικό σήμα, δεν περιλαμβάνονται. Οι περιπτώσεις κατά τις οποίες, για οποιοδήποτε λόγο, το σήμα δεν μετατρέπεται έγκαιρα σε απαγορευτικό ώστε να είναι σε θέση ο μηχανοδηγός να σταματήσει την αμαξοστοιχία πριν τον σηματοδότη, δεν περιλαμβάνονται.

Οι αρχές ασφάλειας μπορούν να αναφέρουν χωριστά τους τέσσερις δείκτες της μη εγκεκριμένης κίνησης που απαριθμούνται στις περιπτώσεις του παρόντος σημείου και υποβάλουν τουλάχιστον μια συγκεντρωτική αναφορά με τα στοιχεία και για τους τέσσερις δείκτες.

4.6. «Τροχός χρησιμοποιούμενου τροχαίου υλικού, ο οποίος έχει υποστεί ρήξη» ρήξη σε τροχό, η οποία δημιουργεί κίνδυνο ατυχήματος (εκτροχιασμό ή σύγκρουση).

4.7. «Άξονας χρησιμοποιούμενου τροχαίου υλικού, ο οποίος έχει υποστεί ρήξη» ρήξη σε άξονα, η οποία δημιουργεί κίνδυνο ατυχήματος (εκτροχιασμό ή σύγκρουση).

5. Κοινές μεθοδολογίες υπολογισμού των οικονομικών επιπτώσεων των ατυχημάτων

5.1. Η τιμή πρόληψης απώλειας (ΤΠΑ) συντίθεται από τα εξής:

1. Αυτή καθαυτή την αξία της ασφάλειας: Τιμές Βούλησης Πληρωμής (ΤΒΠ) [Willingness to Pay (WTP) values], βασιζόμενες σε μελέτες προτίμησης που έχουν πραγματοποιηθεί στο κράτος μέλος όπου εφαρμόζονται.

2. Άμεσο και έμμεσο οικονομικό κόστος: τιμές για το κόστος εφαρμοζόμενες στο κράτος μέλος, οι οποίες συντίθενται από τα εξής:

– το κόστος περίθαλψης και αποκατάστασης,

– τα δικαστικά έξοδα, το κόστος για την αστυνομία, το κόστος των ιδιωτικών ερευνών της σύγκρουσης, το κόστος των υπηρεσιών άμεσης βοήθειας και το διοικητικό κόστος της ασφάλισης,

– τις απώλειες παραγωγής: αξία των εμπορευμάτων και υπηρεσιών για την κοινωνία που θα έπρεπε να έχουν παραχθεί από ένα πρόσωπο, εάν δεν είχε συμβεί το ατύχημα.

Κατά τον υπολογισμό του κόστους των απωλειών, οι θάνατοι και οι σοβαροί τραυματισμοί υπολογίζονται ξεχωριστά (διαφορετικές ΤΠΑ για απώλεια ζωής και σοβαρό τραυματισμό).

5.2. Κοινές αρχές για την εκτίμηση της αξίας της ασφάλειας αυτής καθαυτής και του άμεσου/έμμεσου οικονομικού κόστους:

Για την τιμή της ασφάλειας αυτής καθαυτής, η αξιολόγηση κατά πόσον είναι ορθές οι διαθέσιμες εκτιμήσεις βασίζεται στα εξής:

– οι εκτιμήσεις πρέπει να συνδέονται με σύστημα αποτίμησης της μείωσης του κινδύνου θνησιμότητας στις μεταφορές και να ακολουθούν προσέγγιση ΤΒΠ σύμφωνα με μεθόδους δεδηλωμένης προτίμησης,

– το δείγμα των ερωτηθέντων που χρησιμοποιείται για τις τιμές πρέπει να είναι αντιπροσωπευτικό του αντίστοιχου πληθυσμού. Πιο συγκεκριμένα, το δείγμα πρέπει να είναι αντιπροσωπευτικό της ηλικίας/κατανομής εισοδήματος, καθώς και άλλων σχετικών κοινωνικοοικονομικών/δημογραφικών χαρακτηριστικών του πληθυσμού,

– τη μέθοδο εξαγωγής των τιμών ΤΒΠ: η έρευνα πρέπει να σχεδιάζεται κατά τρόπο ώστε οι ερωτήσεις να είναι σαφείς/να έχουν νόημα για τους ερωτώμενους.

Το άμεσο και έμμεσο οικονομικό κόστος εκτιμάται με βάση το πραγματικό κόστος που αναλαμβάνει η κοινωνία.

5.3. Ορισμοί

5.3.1. «Κόστος της ζημίας στο περιβάλλον» το κόστος που αναλαμβάνουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής, το οποίο εκτιμούν με βάση την πείρα τους, προκειμένου να αποκατασταθεί η περιοχή που υπέστη τη ζημία στην κατάσταση της πριν το σιδηροδρομικό ατύχημα.

5.3.2. «Κόστος υλικών ζημιών στο τροχαίο υλικό ή την υποδομή» το κόστος της προμήθειας νέου τροχαίου υλικού ή υποδομής, με τις ίδιες λειτουργικές δυνατότητες και τεχνικές παραμέτρους πριν υποστούν ανεπανόρθωτη ζημιά, και το κόστος αποκατάστασης του τροχαίου υλικού ή της υποδομής που μπορεί να επισκευαστεί και να επανέλθει στην κατάσταση πριν το σιδηροδρομικό ατύχημα, τα οποία εκτιμώνται από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους διαχειριστές υποδομής με βάση την πείρα τους. Συμπεριλαμβάνεται επίσης το κόστος χρονομίσθωσης τροχαίου υλικού, λόγω έλλειψης τροχαίου υλικού συνεπεία των οχημάτων που υπέστησαν ζημία.

5.3.3. «Κόστος των καθυστερήσεων συνεπεία ατυχημάτων» η χρηματική αξία των καθυστερήσεων που υφίστανται οι χρήστες των σιδηροδρομικών μεταφορών (επιβάτες και πελάτες των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών) λόγω ατυχήματος, η οποία υπολογίζεται με τον κάτωθι μαθηματικό τύπο:

VT = χρηματική αξία της εξοικονόμησης χρόνου μετακίνησης

Τιμή του χρόνου για έναν επιβάτη αμαξοστοιχίας (ανά ώρα)

VT_P = [VT επιβατών που ταξιδεύουν για επαγγελματικούς σκοπούς]*[μέσο ποσοστό μετακινούμενων εργαζομένων ανά έτος] + [VT των μετακινούμενων μη εργαζομένων]*[μέσο ποσοστό μετακινούμενων μη εργαζομένων ανά έτος]

VT_P μετρούμενη σε ευρώ ανά επιβάτη ανά ώρα

«Επιβάτες που ταξιδεύουν για επαγγελματικούς σκοπούς" επιβάτης που ταξιδεύει σε σχέση με τις επαγγελματικές του δραστηριότητες, εξαιρουμένων των μετακινήσεων μεταξύ κατοικίας και εργασίας.

Τιμή του χρόνου για μια εμπορική αμαξοστοιχία (μία ώρα)

VTF_F = [VT εμπορευματικών αμαξοστοιχιών]* [(τονοχιλιόμετρα)/(συρμοχιλιόμετρα)]

VT_F μετρούμενη σε ευρώ ανά τόνο φορτίου ανά ώρα

Μέσος όρος τόνων φορτίου που μεταφέρονται σιδηροδρομικώς μέσα σε ένα έτος = (τονοχιλιόμετρα)/(συρμοχιλιόμετρα)

CM = κόστος 1 λεπτού καθυστέρησης μιας αμαξοστοιχίας

Επιβατικές αμαξοστοιχίες

CMPP = K1*(VT_P/60)*[(επιβατοχιλιόμετρα)/(συρμοχιλιόμετρα)]

Μέσος αριθμός επιβατών που μεταφέρονται σιδηροδρομικώς μέσα σε ένα έτος = (επιβατοχιλιόμετρα)/(συρμοχιλιόμετρα)

Εμπορευματικές αμαξοστοιχίες

CM_F = K2* (VT_F/60)

Οι συντελεστές K1 και K2 υπεισέρχονται μεταξύ της τιμής του χρόνου και της τιμής της καθυστέρησης, σύμφωνα με τις μελέτες δεδηλωμένης προτίμησης, προκειμένου να ληφθεί υπόψη ότι η απώλεια χρόνου λόγω των καθυστερήσεων εκλαμβάνεται πολύ πιο αρνητικά από τον συνήθη χρόνο μετακίνησης.

Κόστος των καθυστερήσεων εξαιτίας ατυχήματος = CM_P *(σε πρώτα λεπτά για καθυστέρηση επιβατικών αμαξοστοιχιών) + CM_F *(σε πρώτα λεπτά για καθυστέρηση εμπορευματικών αμαξοστοιχιών)

Πεδίο εφαρμογής του μοντέλου

Το κόστος των καθυστερήσεων υπολογίζεται για τα σημαντικά ατυχήματα, ως εξής:

– πραγματικός χρόνος καθυστέρησης στις σιδηροδρομικές γραμμές όπου συνέβη το ατύχημα,

όπως αυτή μετράται στον τερματικό σταθμό

– πραγματικός χρόνος καθυστέρησης ή, εφόσον δεν είναι δυνατόν, εκτιμώμενος χρόνος καθυστέρησης σε άλλες θιγόμενες γραμμές.

6. Δείκτες σχετικοί με την τεχνική ασφάλεια της υποδομής και την εφαρμογή της 10

6.1. «Σύστημα προστασίας αμαξοστοιχίας (TPS)» ένα σύστημα που βοηθά την ενίσχυση της υπακοής στα σήματα και στους περιορισμούς ταχύτητας.

6.2. «Συστήματα επί του οχήματος» συστήματα που παρέχουν βοήθεια στον μηχανοδηγό ώστε να παρατηρεί την παρατρόχια σηματοδότηση και τη σηματοδότηση θαλάμου οδήγησης και, κατά συνέπεια, την προστασία σε επικίνδυνα σημεία και την επιβολή ορίων ταχύτητας. Τα συστήματα TPS επί της αμαξοστοιχίας περιγράφονται ως εξής:

α) Προειδοποίηση, παρέχοντας αυτόματη προειδοποίηση του μηχανοδηγού.

β) Προειδοποίηση και αυτόματη στάση, παρέχοντας αυτόματη προειδοποίηση του μηχανοδηγού και αυτόματη ακινητοποίηση κατά τη διέλευση από απαγορευτικό σήμα.

γ) Προειδοποίηση και αυτόματη στάση καθώς και ασυνεχής επιτήρηση της ταχύτητας, με την παροχή προστασίας σε επικίνδυνα σημεία όπου «ασυνεχής επιτήρηση της ταχύτητας» σημαίνει επιτήρηση της ταχύτητας σε ορισμένες θέσεις (ενέδρες ταχύτητας) κατά την προσέγγιση ενός σήματος.

δ) Προειδοποίηση και αυτόματη στάση καθώς και συνεχής επιτήρηση της ταχύτητας, με την παροχή προστασίας σε επικίνδυνα σημεία και συνεχή επιτήρηση των ορίων ταχύτητας της σιδηροδρομικής γραμμής, όπου «συνεχής επιτήρηση της ταχύτητας» σημαίνει συνεχής ένδειξη και επιβολή της μέγιστης επιτρεπόμενης ταχύτητας-στόχου για όλα τα τμήματα της γραμμής.

Ο τύπος δ) θεωρείται σύστημα Αυτόματης Προστασίας Αμαξοστοιχιών (ΑΠΑ).

6.3. «Ισόπεδη διάβαση» κάθε ισόπεδη διασταύρωση οδού ή διόδου και σιδηροδρομικής γραμμής, αναγνωρισμένη από τον διαχειριστή υποδομής και ανοικτή στο κοινό ή σε ιδιώτες χρήστες. Οι δίοδοι που συνδέουν αποβάθρες σε σιδηροδρομικούς σταθμούς εξαιρούνται, καθώς και οι διαβάσεις άνωθεν τροχιών για την αποκλειστική διέλευση υπαλλήλων.

6.4. «Οδός» για τους σκοπούς των στατιστικών στοιχείων που αφορούν τα σιδηροδρομικά ατυχήματα, κάθε δημόσια ή ιδιωτική οδός ή εθνική οδός, συμπεριλαμβανομένων των παρακείμενων πεζοδρόμων και ποδηλατολωρίδων.

6.5. «Δίοδος» κάθε δρόμος, πλην της οδού, για τη διέλευση ανθρώπων, ζώων, οχημάτων ή μηχανημάτων.

6.6. «Παθητική ισόπεδη διάβαση» ισόπεδη διάβαση χωρίς ενεργοποίηση κάποιου συστήματος προστασίας ή ειδοποίησης όταν δεν είναι ασφαλής η διάβαση χρήστη.

6.7. «Ενεργή ισόπεδη διάβαση» ισόπεδη διασταύρωση, στην οποία οι διερχόμενοι χρήστες προστατεύονται από την προσέγγιση αμαξοστοιχίας ή ειδοποιούνται σχετικά με την ενεργοποίηση μέσων, εφόσον η διέλευση του χρήστη δεν είναι ασφαλής.

– Προστασία χρήστη με φυσικά μέσα, κυρίως:
– ημιδρύφακτα ή πλήρη δρύφακτα,
– θύρες.
– Προειδοποίηση με τη χρήση σταθερού εξοπλισμού σε ισόπεδες διαβάσεις:
– ορατά μέσα: φώτα,
– ηχητικά μέσα: κώδωνες, σειρήνες, κλάξον κ.λπ.,

Οι ενεργές ισόπεδες διαβάσεις κατατάσσονται ως εξής:

α) Χειροκίνητη: ισόπεδη διάβαση, στην οποία η προστασία στην πλευρά του χρήστη ή η ειδοποίηση ενεργοποιείται χειροκίνητα από σιδηροδρομικό υπάλληλο.

β) Αυτόματη με ειδοποίηση στην πλευρά του χρήστη: ισόπεδη διάβαση, στην οποία η ειδοποίηση στην πλευρά του χρήστη ενεργοποιείται από την αμαξοστοιχία που προσεγγίζει.

γ) Αυτόματη με προστασία στην πλευρά του χρήστη: ισόπεδη διάβαση, στην οποία η προστασία στην πλευρά του χρήστη ενεργοποιείται από την αμαξοστοιχία που προσεγγίζει. Αυτό περιλαμβάνει ισόπεδη διάβαση με προστασία στην πλευρά του χρήστη και ειδοποίηση στην πλευρά του χρήστη.

δ) Προστασία στην πλευρά της σιδηροτροχιάς: ισόπεδη διάβαση, στην οποία ένα σήμα ή άλλο σύστημα προστασίας αμαξοστοιχίας επιτρέπει τη διέλευση αμαξοστοιχίας μόνον εφόσον η ισόπεδη διάβαση είναι πλήρως προστατευμένη στην πλευρά του χρήστη και εφόσον δεν υπάρχει παρείσφρηση.

7. Ορισμοί των μονάδων μέτρησης

7.1. «Συρμοχιλιόμετρο» μονάδα μέτρησης που αντιπροσωπεύει τη μετακίνηση μιας αμαξοστοιχίας σε απόσταση ενός χιλιομέτρου. Η απόσταση που χρησιμοποιείται είναι, ει δυνατόν, η πραγματικά διανυθείσα απόσταση, ειδάλλως χρησιμοποιείται η κανονική απόσταση δικτύου μεταξύ των τόπων αναχώρησης και προορισμού. Λαμβάνεται υπόψη μόνο η απόσταση που διανύεται στην εθνική επικράτεια του δηλούντος κράτους.

7.2. «Επιβατοχιλιόμετρο» μονάδα μέτρησης που αντιπροσωπεύει τη σιδηροδρομική μεταφορά ενός επιβάτη σε απόσταση ενός χιλιομέτρου. Λαμβάνεται υπόψη μόνο η απόσταση που διανύεται στην εθνική επικράτεια του δηλούντος κράτους.

7.3. «Γραμμοχιλιόμετρο» το μήκος του σιδηροδρομικού δικτύου στα κράτη μέλη σε χιλιόμετρα, του οποίου η έκταση καθορίζεται στο άρθρο 2. Για σιδηροδρομικές γραμμές πολλαπλής τροχιάς,

λαμβάνεται υπόψη μόνον η απόσταση μεταξύ των τόπων αναχώρησης και προορισμού.

7.4. «Τροχιοχιλιόμετρο» το μήκος του σιδηροδρομικού δικτύου στα κράτη μέλη σε χιλιόμετρα, του οποίου η έκταση καθορίζεται στο άρθρο 2. Λαμβάνεται υπόψη κάθε τροχιά των σιδηροδρομικών γραμμών πολλαπλής τροχιάς.

Άρθρο 2

Η ισχύς της παρούσας απόφασης αρχίζει από τη δημοσίευσή της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 4 Νοεμβρίου 2015

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ, ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΑΘΑΚΗΣ	**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ**

Αριθμ. 54880/3255 (2)

Καθορισμός υπέρβασης του ανώτατου ορίου επιτρεπόμενων ημερών κίνησης εκτός έδρας του μοναδικού υπαλλήλου του κλάδου ΔΕ Οδηγών που υπηρετεί στην ΠΕ Γρεβενών, διότι καλύπτει πάγιες και διαρκείς ανάγκες του Γραφείου Αντιπεριφερειάρχη (συμμετοχή του Αντιπεριφερειάρχη σε περιφερειακά συμβούλια, επιτροπές, συναντήσεις και εκδηλώσεις εθνικού, πολιτιστικού και κοινωνικού χαρακτήρα) και διαρκείς υπηρεσιακές ανάγκες των Διευθύνσεων και Ανεξάρτητων Τμημάτων της Π.Ε. Γρεβενών.

Ο ΑΣΚΩΝ ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΓΕΝΙΚΟΥ ΓΡΑΜΜΑΤΕΑ
ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΜΕΝΗΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ
ΗΠΕΙΡΟΥ- ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του άρθρου 280 του Ν. 3852/2010 «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης-Πρόγραμμα-Καλλικράτης» (ΦΕΚ 87/ τ.Α΄/7-6-2010).

2. Τις διατάξεις του Π.δ. 141/2010 «Οργανισμός της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Ηπείρου-Δυτικής Μακεδονίας» (ΦΕΚ 234/τ.Α΄/27-12-2010).

3. Τις διατάξεις του Ν.2685/1999 (ΦΕΚ Α΄ 35) «Κάλυψη δαπανών μετακινούμενων υπαλλήλων εντός και εκτός Επικράτειας και άλλες διατάξεις».

4. Τις διατάξεις του άρθρου 9 του Ν.3833/2010 (ΦΕΚ 40/ τ.Α΄/15-3-2010) «Προστασία της Εθνικής Οικονομίας-Επείγοντα μέτρα για την αντιμετώπιση της δημοσιονομικής κρίσης».

5. Τις διατάξεις του Ν.2738/1999 (ΦΕΚ Α΄ 180) «Συλλογικές διαπραγματεύσεις στην Δημόσια Διοίκηση, μονιμοποιήσεις συμβασιούχων αορίστου χρόνου και άλλες διατάξεις» και ιδιαίτερα το άρθρο 25 που με την παράγραφο 6 αυτού ορίζεται ότι αντί των κοινών υπουργικών αποφάσεων της παραγράφου 3 του άρθρου 2 του Ν.2685/1999 εκδίδεται αντίστοιχη απόφαση του αρμόδιου Γενικού Γραμματέα Περιφέρειας (νυν Αποκεντρωμένης Διοίκησης, προκειμένου για υπαλλήλους που υπηρετούν στις Περιφέρειες και στους Δήμους.

6. Την υπ' αριθμ. 9949/7020/10-3-2015 (ΦΕΚ 452/τ.Β΄/ 24-3-2015) απόφαση του Γενικού Γραμματέα Αποκεντρωμένης Διοίκησης Ηπείρου-Δυτικής Μακεδονίας, περί καθορισμού ανώτατου ορίου επιτρεπόμενων ημερών κίνησης εκτός έδρας υπαλλήλων Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας.

7. Τις διατάξεις του άρθρου 56 του Ν. 4257/2014 (ΦΕΚ 93/ τ.Α΄/14-4-2014) «Επείγουσες ρυθμίσεις αρμοδιότητας Υπουργείου Εσωτερικών», σύμφωνα με τις οποίες ο αρχαιότερος Γενικός Διευθυντής ασκεί τα καθήκοντα του Γενικού Γραμματέα σε περίπτωση που η θέση είναι κενή.

8. Την Πράξη 4 του Υπουργικού Συμβουλίου της 6.2.2015 (ΦΕΚ/Α΄/6.2.2015) με την οποία έγινε αποδεκτή

η επιστολή παραίτησης της Γενικής Γραμματέως της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Ηπείρου-Δυτ. Μακεδονίας.

9. Το υπ' αριθμ. 130806/3211/23-10-2015 έγγραφο του τμήματος Προσωπικού της ΠΕ Γρεβενών με το οποίο ζητείται η υπέρβαση του ανώτατου ορίου επιτρεπόμενων ημερών κίνησης εκτός έδρας για τον μοναδικό υπάλληλο του κλάδου ΔΕ Οδηγών που υπηρετεί στην Π.Ε. Γρεβενών, διότι καλύπτει πάγιες και διαρκείς ανάγκες του Γραφείου Αντιπεριφερειάρχη (συμμετοχή του Αντιπεριφερειάρχη σε περιφερειακά συμβούλια, επιτροπές, συναντήσεις και εκδηλώσεις εθνικού, πολιτιστικού και κοινωνικού χαρακτήρα) και διαρκείς υπηρεσιακές ανάγκες των Διευθύνσεων και Ανεξάρτητων Τμημάτων της Π.Ε. Γρεβενών ήτοι:

- μεταφορά μηχανικών όλων των κατηγοριών, για την παρακολούθηση της πορείας εκτέλεσης των έργων, των δυσχερειών που συνεχώς ανακύπτουν από την πρόοδο αυτών και των προβλημάτων που παρουσιάζει το ορεινό οδικό δίκτυο του νομού κατά τους χειμερινούς μήνες από κατολισθήσεις, πλημμύρες, χιονοπτώσεις,
- μεταφορά γεωπόνων σε περιπτώσεις εκτάκτων γεγονότων για αποτίμηση ζημιών, κατάρτιση προγραμμάτων αποκατάστασης
- και μεταφορά κτηνιάτρων που μετακινούνται καθ' όλη τη διάρκεια του έτους διότι οι επιζωοτίες δεν έχουν συγκεκριμένο χρόνο εμφάνισης και η αντίδραση του τμήματος Κτηνιατρικής θα πρέπει να είναι άμεση.

10. Η υπ' αριθμ. 130804/3210/23-10-2015 βεβαίωση πίστωσης της Διεύθυνσης Διοικητικού-Οικονομικού της Περιφερειακής Ενότητας Γρεβενών της Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας περί βεβαίωσης ύπαρξης των απαιτούμενων πιστώσεων για την κάλυψη δαπάνης που θα προκληθεί, αποφασίζουμε:

Καθορίζουμε την υπέρβαση του ανώτατου ορίου ημερών κίνησης εκτός έδρας για το έτος 2015 για τον μοναδικό υπάλληλο του κλάδου ΔΕ Οδηγών που υπηρετεί στην Π.Ε. Γρεβενών:

Διεύθυνση	Κλάδος Ειδικότητα/	Αριθμός Υπαλλήλων	Υπέρβαση ανώτατου ορίου
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ	ΔΕ ΟΔΗΓΩΝ (ΙΔΑΧ)	1	20

Η δαπάνη που θα απαιτηθεί από την εφαρμογή της απόφασης μας ανέρχεται στο ποσό των 300,00€ για την κάλυψη δαπανών μετακίνησης στο εσωτερικό μόνιμου προσωπικού (μόνιμο -ΙΔΑΧ) για το έτος 2015 και θα βαρύνει τον Κ.Α.Ε 072/0711 του οικείου προϋπολογισμού της Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας (Π.Ε. Γρεβενών).

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Κοζάνη, 6 Νοεμβρίου 2015

Ο Ασκών καθήκοντα Γενικού Γραμματέας
Αποκεντρωμένης Διοίκησης
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΙΧΕΛΑΚΗΣ

ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΙΜΗ ΠΩΛΗΣΗΣ ΦΥΛΛΩΝ ΤΗΣ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

Σε έντυπη μορφή:

- Για τα Φ.Ε.Κ. από 1 έως 16 σελίδες σε 1 € προσαυξανόμενη κατά 0,20 € για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο ή μέρος αυτού.
- Για τα φωτοαντίγραφα Φ.Ε.Κ. σε 0,15 € ανά σελίδα.

Σε μορφή DVD/CD:

Τεύχος	Ετήσια έκδοση	Τριμηνιαία έκδοση	Μηνιαία έκδοση
Α΄	150 €	40 €	15 €
Β΄	300 €	80 €	30 €
Γ΄	50 €	-	-
Υ.Ο.Δ.Δ.	50 €	-	-
Δ΄	110 €	30 €	-

Τεύχος	Ετήσια έκδοση	Τριμηνιαία έκδοση	Μηνιαία έκδοση
Α.Α.Π.	110 €	30 €	-
Ε.Β.Ι.	100 €	-	-
Α.Ε.Δ.	5 €	-	-
Δ.Δ.Σ.	200 €	-	20 €
Α.Ε.-Ε.Π.Ε.	-	-	100 €

- Η τιμή πώλησης μεμονωμένων Φ.Ε.Κ. σε μορφή cd-rom από εκείνα που διατίθενται σε ψηφιακή μορφή και μέχρι 100 σελίδες, σε 5 € προσαυξανόμενη κατά 1 € ανά 50 σελίδες.

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ Φ.Ε.Κ.

Τεύχος	Έντυπη μορφή
Α΄	225 €
Β΄	320 €
Γ΄	65 €
Υ.Ο.Δ.Δ.	65 €

Τεύχος	Έντυπη μορφή
Δ΄	160 €
Α.Α.Π.	160 €
Ε.Β.Ι.	65 €
Α.Ε.Δ.	10 €

Τεύχος	Έντυπη μορφή
Α.Ε.-Ε.Π.Ε.	2.250 €
Δ.Δ.Σ.	225 €
Α.Σ.Ε.Π.	70 €
Ο.Π.Κ.	-

- Το τεύχος Α.Σ.Ε.Π. (έντυπη μορφή) θα αποστέλλεται σε συνδρομητές ταχυδρομικά, με την επιβάρυνση των 70 €, ποσό το οποίο αφορά τα ταχυδρομικά έξοδα.

- Η καταβολή γίνεται σε όλες τις Δημόσιες Οικονομικές Υπηρεσίες (Δ.Ο.Υ.). Το πρωτότυπο διπλότυπο (έγγραφο αριθμ. πρωτ. 9067/28.2.2005 2η Υπηρεσία Επιτρόπου Ελεγκτικού Συνεδρίου) με φροντίδα των ενδιαφερομένων, πρέπει να αποστέλλεται ή να κατατίθεται στο Εθνικό Τυπογραφείο (Καποδιστρίου 34, Τ.Κ. 104 32 Αθήνα).
- Σημειώνεται ότι φωτοαντίγραφα διπλοτύπων, ταχυδρομικές Επιταγές για την εξόφληση της συνδρομής, δεν γίνονται δεκτά και θα επιστρέφονται.
- Οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης, τα νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, τα μέλη της Ένωσης Ιδιοκτητών Ημερησίου Τύπου Αθηνών και Επαρχίας, οι τηλεοπτικοί και ραδιοφωνικοί σταθμοί, η Ε.Σ.Η.Ε.Α, τα τριτοβάθμια συνδικαλιστικά όργανα και οι τριτοβάθμιες επαγγελματικές ενώσεις δικαιούνται έκπτωσης πενήντα τοις εκατό (50%) επί της ετήσιας συνδρομής.
- Το ποσό υπέρ ΤΑ.Π.Ε.Τ. (5% επί του ποσού συνδρομής), καταβάλλεται ολόκληρο (Κ.Α.Ε. 3512) και υπολογίζεται πριν την έκπτωση.
- Στην Ταχυδρομική συνδρομή του τεύχους Α.Σ.Ε.Π. δεν γίνεται έκπτωση.

Πληροφορίες για δημοσιεύματα που καταχωρίζονται στα Φ.Ε.Κ. στο τηλ.: 210 5279000.
Φωτοαντίγραφα παλαιών Φ.Ε.Κ.: τηλ.: 210 8220885.

Τα φύλλα όλων των τευχών της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως διατίθενται δωρεάν σε ηλεκτρονική μορφή από την ιστοσελίδα του Εθνικού Τυπογραφείου (www.et.gr)

Ηλεκτρονική Διεύθυνση: http://www.et.gr - e-mail: webmaster.et@et.gr

ΟΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΠΟΛΙΤΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΑ ΑΠΟ 08:00 ΜΕΧΡΙ 13:30



ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 34 * ΑΘΗΝΑ 104 32 * ΤΗΛ. 210 52 79 000 * FAX 210 52 21 004